Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4918

17. 06. 96

Sachgebiet 611

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997)

A. Zielsetzung

Einer der großen Bereiche, von dem immer noch in deutlichem Umfang umweltschädigende Emissionen ausgehen, ist der Straßenverkehr. Deshalb ist es dringend geboten, durch entsprechende umweltpolitische Akzente bei der Kraftfahrzeugsteuer an die seit 1985 bestehende Entwicklung anzuknüpfen und damit der neuesten technischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Hauptziel des Gesetzentwurfs ist es, durch die Anpassung der emissionsbezogenen Besteuerungsmerkmale an die jetzigen und in Kürze zu erwartenden technischen Gegebenheiten weiterhin eine maßvolle umweltorientierte Lenkung zu erreichen, ohne den Zweck der Kraftfahrzeugsteuer, nämlich zur Finanzierung der Staatsausgaben beizutragen, in Frage zu stellen.

B. Lösung

Im Interesse einer weiteren Minderung der schädlichen Umwelteinflüsse, die vom Straßenverkehr ausgehen, soll ab 1. Januar 1997 die Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen gesenkt werden. Die Steuerbelastung für die übrigen Personenkraftwagen, die bei Ozonalarm fahren dürfen, soll unverändert bleiben, während Personenkraftwagen mit einem höheren Schadstoffausstoß stärker belastet werden sollen.

Neben Regelungen zur Verstärkung der emissionsbezogenen Elemente der Kraftfahrzeugsteuer werden durch Zeitablauf überholte Vorschriften aufgehoben sowie redaktionelle Überarbeitungen und Angleichungen an das Verkehrsrecht vorgenommen. Außerdem werden im Bundes-Immissionsschutzgesetz einige ergänzende Klarstellungen über die bei Ozonwetterlagen fahrberechtigten Fahrzeuge eingefügt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Kosten für den Bundeshaushalt entstehen nicht. Für die Länder entstehen einmalige Kosten durch die Umstellung der Personenkraftwagen im Bestand auf die neuen Steuersätze. Kosten für die Gemeinden entstehen nicht.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsänderungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können sich insoweit ergeben, als die Verkaufspreise für Personenkraftwagen, bei denen die Kraftfahrzeugsteuer erhöht werden soll, sinken dürften.

E. Sonstige Kosten (z. B. Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme)

Bei Wirtschaftsunternehmen – auch bei mittelständischen Unternehmen – entstehen zusätzliche Kosten, sofern Pkw gehalten werden, für die sich die Steuer erhöht. Die Mehrkosten pro betroffenem Pkw sind abhängig vom Hubraum des Fahrzeugs, sie liegen bei einem Fahrzeug mit 2 000 cm^3 Hubraum bei 400 DM pro Jahr. Die Mehrkosten sind unter Umweltgesichtspunkten gerechtfertigt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (432) – 522 16 – Kr 57/96

Bonn, den 17. Juni 1996

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997) mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 24. Mai 1996 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 – KraftStÄndG 1997)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1250), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

   „Bei Personenkraftwagen sind für die Beurteilung der Schadstoffemissionen und der Kohlendioxidemissionen, für die Beurteilung als schadstoffarm und für die Beurteilung anderer Besteuerungsgrundlagen technischer Art die Feststellungen der Zulassungsbehörden verbindlich, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt."

2. Nach § 3a wird folgender neuer § 3b eingefügt:

   „§ 3b
   Steuerbefreiung für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen

   Das Halten von Personenkraftwagen, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden, ist ab dem Tag der erstmaligen Zulassung vorbehaltlich des Satzes 2 bis zum 31. Dezember 2002 von der Steuer befreit, wenn sie nach Feststellung der Zulassungsbehörde ab dem Tag der erstmaligen Zulassung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und über die dort festgelegten Grenzwerte hinaus folgende Grenzwerte einhalten:

	Fremdzündungsmotor	Selbstzündungsmotor
	g/km	
Kohlenstoffmonoxidmasse	1,5	0,5
Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide	0,2	0,5
Partikelmasse		0,04

   Die Steuerbefreiung endet abweichend von Satz 1, sobald die Steuerersparnis vor dem 31. Dezember 2002 auf der Grundlage der Steuersätze nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a den Betrag von 1 000 DM erreicht hat. Die Sätze 1 und 2 gelten auch für Personenkraftwagen, deren Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), nach Feststellung der Zulassungsbehörde 90 g/km nicht übersteigen."

3. Die §§ 3e, 3f und 3h werden gestrichen.

4. § 8 wird wie folgt geändert:

   a) Der Nummer 1 werden folgende Wörter angefügt:

      „bei Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren zusätzlich nach Schadstoffemissionen und Kohlendioxidemissionen;".

   b) Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

      „Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliegelast und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern."

5. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. Personenkraftwagen mit Hubkolbenmotoren für je 100 Kubikzentimeter oder einen Teil davon, wenn sie

	durch Fremdzündungsmotoren angetrieben werden und	durch Selbstzündungsmotoren angetrieben werden und
	DM	
a) als schadstoffarm anerkannt sind, der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 76 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 S. 42), entsprechen und mindestens die in der Richtlinie 94/12/EG genannten Schadstoffgrenzwerte einhalten oder wenn die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen	10,00	27,00
b) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930), nicht gilt	13,20	37,10
c) nicht als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm anerkannt sind und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht gilt	21,60	45,50
d) als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm Stufe C anerkannt oder als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt sind, soweit sie vor dem 1. Oktober 1986 erstmalig zum Verkehr zugelassen und vor dem 1. Januar 1988 als bedingt schadstoffarm Stufe A anerkannt wurden, und für sie ein Verkehrsverbot bei erhöhten Ozonkonzentrationen nach § 40a in Verbindung mit § 40c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt	33,20	57,10
e) nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Buchstaben a bis d erfüllen,		
aa) bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 1986	38,80	62,70
bb) bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1985	41,60	65,50;“.

b) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Für Kennzeichen im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 4 Satz 1 beträgt die Jahressteuer,

1. wenn sie nur für Krafträder gelten, 90 DM,
2. im übrigen 375 DM.“

c) Absatz 7 wird wie folgt gefaßt:

„(7) Für Personenkraftwagen, die nicht die Voraussetzungen für die Anwendung der Steuersätze nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a bis d erfüllen und am 31. Dezember 1992 in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages ge-

nannten Gebiet zugelassen waren, ist, solange sie ausschließlich in diesem Gebiet zugelassen sind, Absatz 1 mit der Maßgabe anzuwenden, daß an die Stelle des Datums 1. Januar 1986 das Datum 1. Januar 1991 und an die Stelle des Datums 31. Dezember 1985 das Datum 31. Dezember 1990 tritt."

6. § 10 Abs. 3 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

   „Das verkehrsrechtlich zulässige Gesamtgewicht ist bei Sattelanhängern um die Aufliegelast und bei Starrdeichselanhängern einschließlich Zentralachsanhängern um die Stützlast zu vermindern."

7. § 11 Abs. 4 Satz 1 wird wie folgt geändert:

   a) Nach den Wörtern „Die Steuer ist" werden die Wörter „abweichend von den Absätzen 1 und 2" und nach dem Wort „Zeitraum" die Wörter „im voraus" eingefügt.

   b) In Nummer 1 werden die Wörter „abweichend von den Absätzen 1 und 2" gestrichen.

   c) Am Ende der Nummer 2 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 3 angefügt:

      „3. wenn ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugeteilt wird."

8. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender neuer Satz 2 eingefügt:

      „Wird ein Saisonkennzeichen nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugeteilt, so wird die Steuer ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Gültigkeit des Kennzeichens für die Dauer der Gültigkeit unbefristet festgesetzt."

   b) In Absatz 2 werden am Ende der Nummer 4 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 5 angefügt:

      „5. wenn die Dauer der Gültigkeit eines Saisonkennzeichens nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert wird."

9. Die §§ 12a und 12b werden gestrichen.

10. In § 18 Abs. 1 Satz 2 wird das Wort „wird" durch die Wörter „und ein zu erstattender Steuerbetrag bis zu 20 Deutsche Mark werden" ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930), wird wie folgt geändert:

Im Anhang werden

1. in Nummer 1 die Wörter „zunächst bis 1. Juli 1998" gestrichen,

2. in Nummer 2.2 nach den Wörtern „mehr als 2 800 kg, die" die Wörter „vor dem 26. Juli 1995 zum Verkehr zugelassen wurden und die mindestens seit diesem Zeitpunkt" eingefügt,

3. in Nummer 2.2.4 nach den Wörtern „in Anspruch nehmen" die Wörter „und bei ihrer erstmaligen Zulassung zum Verkehr nicht nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet waren" eingefügt,

4. in Nummer 2.3 Satz 1 nach den Wörtern „und Wohnmobile, die" die Wörter „vor dem 26. Juli 1995 zum Verkehr zugelassen wurden und die mindestens seit diesem Zeitpunkt" eingefügt,

5. nach Nummer 2.3 die folgenden Nummern eingefügt:

   „2.4 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor mit einem Hubraum von weniger als 1 400 Kubikzentimetern, die vor dem 26. Juli 1995 erstmals zum Verkehr zugelassen und nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet waren und die als bedingt schadstoffarm nach § 47 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung anerkannt worden sind,

   2.5 Kraftfahrzeuge, die nachträglich durch Einbau eines Abgasreinigungssystems, das

   2.5.1 mit einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder

   2.5.2 im Rahmen einer Betriebserlaubnis für das Fahrzeug nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

   genehmigt ist und deren Auspuffemissionen die Anforderungen der unter Nummer 1.1 genannten Richtlinie oder der in Nummer 2.2.1 genannten Anlage einhalten."

Artikel 3

Änderung der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung

Die Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1144), geändert durch Artikel 12 Abs. 45 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

      aa) Buchstabe g wird wie folgt gefaßt:

         „g) wenn ein zum Verkehr zugelassener Personenkraftwagen nachträglich als schadstoffarm anerkannt wird,

         den Tag der Anerkennung als schadstoffarm;".

bb) Buchstabe h wird wie folgt gefaßt:

,h) wenn bei einem zum Verkehr zugelassenen schadstoffarmen Personenkraftwagen der Vermerk „schadstoffarm" im Fahrzeugschein gelöscht wird,

den Tag der Löschung im Fahrzeugschein;'.

cc) In Buchstabe i werden die Wörter „die Stufe des Förderungsbetrags im Falle der Nachrüstung sowie" gestrichen.

dd) Am Ende des Buchstabens k werden der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgender neuer Buchstabe l angefügt:

„l) ob bei Personenkraftwagen die Kohlendioxidemissionen, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt (ABl. EG Nr. L 329 S. 39), 90 g/km nicht übersteigen."

b) Nummer 4 wird gestrichen.

2. In § 7 Abs. 1 Satz 5 werden die Wörter „oder bedingt schadstoffarm Stufe A, B oder C" gestrichen.

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung können auf Grund der Ermächtigungen in § 15 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.

Artikel 5

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 1, 2 und 4 Buchstabe a, Nr. 5 Buchstabe a und c, Nr. 8 sowie Artikel 3 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd treten am 1. Januar 1997 in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Inhalt

Einer der großen Bereiche, von dem immer noch in deutlichem Umfang umweltschädigende Emissionen – insbesondere als Abgase und Partikel – ausgehen, ist der Straßenverkehr. Es ist deshalb dringend geboten, durch entsprechende umweltpolitische Akzente bei der Kraftfahrzeugsteuer an die mit dem „Gesetz über steuerliche Maßnahmen zur Förderung des schadstoffarmen Personenkraftwagens" vom 22. Mai 1985 (BGBl. I S. 784) begonnene und mit dem „Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen" vom 22. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2436) und dem „Gesetz zur Förderung besonders schadstoffarmer Personenkraftwagen mit Dieselmotor" vom 19. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2906) fortgeführte Entwicklung durch einen weiteren gesetzgeberischen Schritt anzuknüpfen und damit auch der jüngsten technischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Durch die Anpassung der emissionsbezogenen Besteuerungsmerkmale an die jetzigen Gegebenheiten soll weiterhin eine maßvolle umweltorientierte Lenkung erfolgen, ohne dadurch den Zweck der Kraftfahrzeugsteuer, nämlich zur Finanzierung der Staatsausgaben beizutragen, in Frage zu stellen.

Im Interesse einer weiteren Verminderung der schädlichen Umwelteinflüsse, die vom Straßenverkehr ausgehen, soll die Kraftfahrzeugsteuer für nach dem neuesten technischen Stand emissionsarme und verbrauchsgünstige Personenkraftwagen (Pkw) gesenkt werden. Die Steuerbelastung für die übrigen schadstoffarmen Pkw, die bei Ozonalarm fahren dürfen, soll unverändert bleiben, während Pkw mit einem höheren Schadstoffausstoß stärker belastet werden sollen. Dementsprechend sollen ab 1. Januar 1997 folgende Regelungen gelten:

- Für Pkw, die mindestens die Schadstoffgrenzwerte nach der ab dem 1. Januar 1997 für die Erstzulassung der Fahrzeuge geltenden Richtlinie 94/12/EG (ABl. EG Nr. L 100 vom 19. April 1994, S. 42; sog. Euro-2-Norm) erfüllen, sowie für verbrauchsarme Pkw (CO_2-Emissionen nicht mehr als 90 g/km, ermittelt nach der Richtlinie 93/116/EG – ABl. EG Nr. L 329 vom 30. Dezember 1993, S. 39; sog. 3-Liter-Autos) ist je angefangene 100 cm^3 Hubraum ein Steuersatz in Höhe von 10 DM bei Antrieb durch Ottomotor und von 27 DM bei Antrieb durch Dieselmotor anzuwenden.
- Pkw, die vorzeitig die Schadstoffgrenzwerte der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. Nr. L 76 vom 6. April 1979, S. 1) in der ab 1. Januar 2001 der Erstzulassung zugrunde zu legenden Fassung erfüllen, erhalten eine befristete Steuerbefreiung bis zum 31. Dezember 2002, längstens bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Wert 1 000 DM erreicht hat (wegen der Grenzwerte vgl. zu Nummer 2 der Einzelbegründung). Verbrauchsarme Pkw (sog. 3-Liter-Autos) werden diesen Fahrzeugen gleichgestellt.
- Für Pkw, welche die Euro-2-Norm nicht erfüllen, aber bei Ozonalarm keinem Fahrverbot unterliegen, bleibt es je angefangene 100 cm^3 Hubraum bei den bisherigen Steuersätzen von 13,20 DM oder 21,60 DM bei Antrieb durch Ottomotor und von 37,10 DM oder 45,50 DM bei Antrieb durch Dieselmotor.
- Für die übrigen Pkw werden die Steuersätze je angefangene 100 cm^3 Hubraum einheitlich um 20 DM angehoben.

Bei dieser Rechtsänderung steht im Vordergrund, im Interesse einer weiteren Senkung der Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr die emissionsbezogenen Elemente der Kraftfahrzeugsteuer zu verstärken.

Die Bundesregierung wird rechtzeitig vor dem Ablauf der befristeten Steuerbefreiungen (31. Dezember 2002) einen Beschluß über eine Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer fassen.

Neben der Aufnahme der Regelungen zur Verstärkung der emissionsbezogenen Elemente bei der Kraftfahrzeugsteuer werden einige Vorschriften aufgehoben, die durch Zeitablauf gegenstandslos geworden sind sowie redaktionelle Überarbeitungen und Angleichungen an das Verkehrsrecht vorgenommen. Außerdem waren nach den bisherigen Erfahrungen mit dem Vollzug des Anhangs zum Bundes-Immissionsschutzgesetz einige ergänzende Klarstellungen über die bei Ozonwetterlagen fahrberechtigten Fahrzeuge notwendig, um Rechtsunsicherheiten für den Vollzug der Ozonregelung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und damit nunmehr auch des Kraftfahrzeugsteuergesetzes auszuschließen.

2. Preiswirkungen

Bei Wirtschaftsunternehmen – auch bei mittelständischen Unternehmen – entstehen zusätzliche Kosten, sofern Pkw gehalten werden, für die sich die Steuer erhöht. Die Mehrkosten pro betroffenem Pkw sind abhängig vom Hubraum des Fahrzeugs, sie liegen bei einem Fahrzeug mit 2 000 cm^3 Hubraum bei 400 DM pro Jahr. Die Mehrkosten sind unter Umweltgesichtspunkten gerechtfertigt.

Auswirkungen der vorgeschlagenen Rechtsänderungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, können sich insoweit ergeben, als die Verkaufspreise für Pkw, bei denen die Kraftfahrzeugsteuer erhöht werden soll, sinken dürften.

3. Finanzielle Auswirkungen

Die Verstärkung der emissionsbezogenen Elemente bei der Besteuerung von Pkw ist im Zeitraum 1997 bis 2000 im Ergebnis weitgehend aufkommensneutral. Das Entlastungsvolumen von insgesamt rund 6,5 Mrd. DM wird durch ein in diesem Zeitraum schrittweise zurückgehendes Mehrbelastungsvolumen von insgesamt rund 6,15 Mrd. DM ausgeglichen.

Die sich im einzelnen ergebenden finanziellen Auswirkungen auf die Haushalte der Länder im Entstehungsjahr 1997 und in den Rechnungsjahren 1997 bis 2000 können der folgenden Übersicht entnommen werden (in Mio. DM):

Entstehungsjahr 1997	Rechnungsjahr			
	1997	1998	1999	2000
2 070	2 070	590	–910	–2 100

Kosten für den Bundeshaushalt entstehen nicht. Für die Länder entstehen einmalige Kosten durch die Umstellung der im Bestand befindlichen Pkw auf die neuen Steuersätze. Kosten für die Gemeinden entstehen nicht.

II. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 2 Satz 2)

Durch die Ergänzung wird der Tatsache Rechnung getragen, daß die Besteuerung der Pkw künftig stärker vom Schadstoffausstoß und der Kohlendioxidemissionen abhängig ist und hierfür die Feststellungen der Zulassungsstellen verbindlich sind.

Zu Nummer 2 (§ 3b)

In dieser neuen Vorschrift ist die befristete Steuerbefreiung für Pkw geregelt, die vor Inkrafttreten der geplanten sog. Euro-3-Grenzwerte für die erstmalige Zulassung bereits diese Grenzwerte einhalten. Da die entsprechende EG-Richtlinie noch nicht beschlossen wurde, wurden hier die von Deutschland vorgeschlagenen Werte unterstellt. Mit dem Beschluß der Richtlinie ist im Laufe des Jahres 1997 zu rechnen. Die Grenzwerte sollen für erstmalige Zulassungen ab 1. Januar 2001 gelten. Sollten die Grenzwerte von den hier genannten Werten abweichen, ist eine Anpassung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, ggf. auch hinsichtlich des Wertes der befristeten Steuerbefreiung, erforderlich. Außerdem sind Pkw befristet von der Steuer befreit, die besonders wenig Kraftstoff verbrauchen. Die in der Vorschrift bezeichneten Kohlendioxidemissionen entsprechen einem durchschnittlichen Verbrauch von 3,88 Litern Ottokraftstoff und 3,42 Litern Dieselkraftstoff je 100 km.

Die Steuerbefreiung dauert bis zum 31. Dezember 2002. Je früher ein begünstigter Pkw angeschafft wird, desto länger dauert somit grundsätzlich die Steuerbefreiung. Die Steuerbefreiung endet vor dem 31. Dezember 2002, falls und sobald deren Wert – ausgehend von dem Steuersatz von 10 DM für Otto-Pkw und 27 DM für Diesel-Pkw – 1 000 DM erreicht hat. Dadurch werden im Interesse einer weiteren Minderung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs ein Anreiz zur Herstellung und zum Erwerb besonders schadstoffreduzierter Pkw geschaffen, bevor die entsprechende ordnungsrechtliche Regelung in Kraft tritt, sowie Herstellung und Erwerb besonders verbrauchsarmer Pkw gefördert. Bei kleineren Pkw erreicht der Wert der Steuerbefreiung den Betrag von 1 000 DM auch bei Zulassung bereits im Jahr 1997 nicht, wegen der Dauer der Steuerbefreiung besteht jedoch auch für diese ein psychologischer Anreiz.

Die Steuerbefreiung soll die Mehrkosten der technischen Verbesserung der Fahrzeuge teilweise abdekken; sie kommt nur für Pkw in Betracht, die vor dem 1. Januar 2001 erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

Zu Nummer 3 (§§ 3e, 3f und 3h)

Diese Regelungen, die auf in der Vergangenheit gültige, befristete Steuerbefreiungen für schadstoffarme Otto- und Diesel-Pkw und auf die hierfür maßgebenden Fassungen verkehrsrechtlicher Bestimmungen verweisen, sind durch Zeitablauf gegenstandslos geworden und werden deshalb gestrichen.

Zu Nummer 4 (§ 8)

Zu Buchstabe a (§ 8 Nr. 1)

Nach geltendem Recht bemißt sich die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Hubkolbenmotor nach dem Hubraum. Infolge der Änderung wirken sich bei diesen Fahrzeugen künftig auch die Schadstoffemissionen auf die Höhe der Steuer aus.

Zu Buchstabe b (§ 8 Nr. 2 Satz 2)

Nach dem derzeitigen Wortlaut sind die verkehrsrechtlichen Begriffe Starrdeichselanhänger und Zentralachsanhänger gleichbedeutend. Die Änderung dient der Anpassung an das Verkehrsrecht, wonach Zentralachsanhänger nur einen Teil der Starrdeichselanhänger darstellen.

Zu Nummer 5 (§ 9)

Zu Buchstabe a (§ 9 Abs. 1 Nr. 2)

Nach derzeitigem Recht beträgt der Steuersatz für schadstoffarme Pkw mit Antrieb durch Ottomotor 13,20 DM je angefangene 100 cm^3 Hubraum, für nichtschadstoffarme Pkw 18,80 DM (bei Erstzulassung vor dem 1. Januar 1986, im Beitrittsgebiet vor dem 1. Januar 1991) oder 21,60 DM (bei Erstzulassung nach dem 31. Dezember 1985, im Beitrittsgebiet nach dem 31. Dezember 1990). Die Steuersätze für vergleichbare Diesel-Pkw betragen 37,10 DM, 42,70 DM oder 45,50 DM.

Die vorgeschlagene Änderung sieht eine Absenkung der Steuersätze für Pkw vor, die als schadstoffarm anerkannt sind und mindestens die für Erstzulassungen ab 1. Januar 1997 geltenden EG-Grenzwerte („Euro-2-Grenzwerte", Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 94/12/EG) einhalten. Die gleichen Steuersätze sollen für besonders verbrauchsarme Pkw gelten. Für Pkw, die die voraussichtlichen Euro-3-Grenzwerte einhalten oder besonders verbrauchsarm sind, gelten diese Steuersätze erst nach Ablauf einer etwaigen befristeten Steuerbefreiung (vgl. zu Nummer 3). Für Diesel-Pkw, die mindestens die Euro-2-Grenzwerte einhalten, soll außerdem der Mineralölsteuerausgleich von derzeit 23,90 DM je angefangene 100 cm^3 Hubraum auf 17 DM abgesenkt werden. Der Mineralölsteuerausgleich dient dazu, den Steuervorteil, der sich für Diesel-Pkw aus der niedrigeren Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff im Vergleich zu Ottokraftstoff ergibt, auszugleichen. Der Ausgleichsbetrag wurde auf Grund des durchschnittlichen jährlichen Kraftstoffverbrauchs eines Durchschnittsfahrzeugs auf der Grundlage des auszugleichenden Mineralölsteuerunterschieds berechnet. Dabei wurden auch der durchschnittliche Hubraum und die durchschnittliche jährliche Fahrleistung berücksichtigt. Die Minderung des Ausgleichsbetrags ist wegen der für die betroffenen Fahrzeuge geänderten Berechnungsgrundlagen, insbesondere wegen des geringeren Verbrauchs dieser Fahrzeuge, erforderlich.

Der niedrigere Steuersatz ist auch dann anzuwenden, wenn ein Pkw durch Nachrüstung mit der erforderlichen Technik zur Schadstoffreduzierung die Voraussetzungen hierfür erfüllt.

Die Absenkung der Steuersätze wird zum 1. Januar 1997 etwa 4,2 Millionen Pkw betreffen, die dann die „Euro-2-Grenzwerte" einhalten.

Für Pkw, die derzeit mit 13,20 DM oder 21,60 DM (bei Diesel-Pkw 37,10 DM oder 45,50 DM) besteuert werden und für die bei Ozonalarm kein Verkehrsverbot gilt, bleiben die Steuersätze unverändert. Zum 1. Januar 1997 werden dies etwa 21,3 Millionen Pkw sein. Für alle übrigen Pkw (zum 1. Januar 1997 etwa 10,9 Millionen) erhöhen sich die Steuersätze zur Herstellung der Aufkommensneutralität um 20 DM.

Zu Buchstabe b (§ 9 Abs. 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung sowie um eine Anpassung an das Verkehrsrecht.

Zu Buchstabe c (§ 9 Abs. 7)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen zu Nummer 5 Buchstabe a.

Zu Nummer 6 (§ 10 Abs. 3)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderung zu Nummer 4 Buchstabe b.

Zu Nummer 7 (§ 11 Abs. 4 Satz 1)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Durch die Änderung wird klargestellt, daß die gesamte Aufzählung in Absatz 4 als Abweichung von den Absätzen 1 und 2 zu verstehen ist.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Buchstabe a.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine Anpassung an das Verkehrsrecht. Nach der 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist ab 1997 die Möglichkeit der Zuteilung eines auf volle Monate befristeten amtlichen Kennzeichens (Saisonkennzeichen) vorgesehen. Durch die Änderung wird klargestellt, daß auch in diesen Fällen die Steuer tageweise zu berechnen und für den jeweiligen Gültigkeitszeitraum im voraus zu entrichten ist.

Zu Nummer 8 (§ 12)

Zu Buchstabe a (§ 12 Abs. 1 Satz 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Nummer 7 Buchstabe c. Durch die Änderung wird sichergestellt, daß auch bei Saisonkennzeichen ein Bescheid mit Dauerwirkung erteilt wird, in dem die Steuer ab Beginn der erstmaligen Gültigkeit des Kennzeichens für die Dauer der jeweiligen jährlichen Gültigkeit festgesetzt wird.

Zu Buchstabe b (§ 12 Abs. 2 Nr. 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung zu Buchstabe a. Es wird klargestellt, daß bei einer Änderung der Gültigkeit eines Saisonkennzeichens eine Neufestsetzung durchzuführen ist.

Zu Nummer 9 (§§ 12a und 12b)

Die §§ 12a und 12b enthalten die Regelungen über die befristete Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer im Markenverfahren und zum Abrechnungsverfahren im Beitrittsgebiet. Die Regelungen sind durch Zeitablauf gegenstandslos geworden und werden deshalb gestrichen.

Zu Nummer 10 (§ 18)

Nach derzeitiger Rechtslage wird der bei einer Neufestsetzung aufgrund einer Steuersatzänderung innerhalb eines Entrichtungszeitraums nachzufordernde Steuerbetrag erst zu Beginn des folgenden Entrichtungszeitraums fällig. Die vorgeschlagene Änderung sieht dies auch für zu erstattende Beträge bis zu 20 DM vor. Dies dient der Ersparnis von Verwaltungskosten für die Erstattung vergleichsweise geringer Beträge.

Zu Artikel 2 (Bundes-Immissionsschutzgesetz)

Zu Nummer 1 (Nr. 1)

Die Vorschrift stellt klar, daß Fahrzeuge, die den heutigen europäischen Abgasvorschriften entsprechen, über den 1. Juli 1998 hinaus als Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten.

Zu Nummer 2 (Nr. 2.2)

Es wird klargestellt, daß die im Anhang unter Nummer 2.2 genannten Richtlinien nur für Fahrzeuge Anwendung finden, die vor dem Inkrafttreten der Ozonregelung im Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Verkehr zugelassen waren.

Zu Nummer 3 (Nr. 2.2.4)

Die Vorschrift dient der Klarstellung, daß auch Kraftfahrzeuge, die nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet sind, vom Verkehrsverbot ausgenommen sind.

Zu Nummer 4 (Nr. 2.3)

Es wird klargestellt, daß die im Anhang unter Nummer 2.3 genannten Richtlinien nur für Fahrzeuge Anwendungen finden, die vor dem Inkrafttreten der Ozonregelung im Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Verkehr zugelassen waren.

Zu Nummer 5 (Nr. 2.4 und 2.5)

Die Vorschriften dienen der Klarstellung, daß auch Kraftfahrzeuge, die nachweislich mit Katalysator und geregelter Gemischaufbereitung ausgerüstet sind, vom Verkehrsverbot ausgenommen sind. Nummer 2.5 enthält eine entsprechende Klarstellung für nachgerüstete Kraftfahrzeuge.

Zu Artikel 3 (Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 5 Abs. 2)

Zu Buchstabe a (§ 5 Abs. 2 Nr. 3)

Zu den Doppelbuchstaben aa und bb (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe g und h)

Die Anerkennung eines Pkw als bedingt schadstoffarm kommt nicht mehr in Betracht. Die bisher in dieser Vorschrift geregelte Mitteilungspflicht der Zulassungsstellen ist deshalb gegenstandslos und wird aufgehoben.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe i)

Die Änderung dient der redaktionellen Anpassung an die Aufhebung des § 3g des Kraftfahrzeugsteuergesetzes durch Artikel 4 Nr. 4 des Mißbrauchsbekämpfungs- und Steuerbereinigungsgesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2310).

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe k)

Die neue Regelung enthält die Verpflichtung der Zulassungsstelle, dem Finanzamt mitzuteilen, ob ein Pkw besonders verbrauchsarm mit der Folge einer befristeten Steuerbefreiung und/oder des niedrigsten Steuersatzes ist.

Zu Buchstabe b (§ 5 Abs. 2 Nr. 4)

Die Vorschrift regelt die Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörden beim Übergang vom Steuerkartenverfahren nach § 12a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Beitrittsgebiet auf das automatisierte Festsetzungs- und Erhebungsverfahren. Sie ist durch Zeitablauf gegenstandslos und wird deshalb aufgehoben.

Zu Nummer 2 (§ 7)

Die Anerkennung eines Pkw als bedingt schadstoffarm kommt nicht mehr in Betracht. Die in dieser Vorschrift enthaltenen Regelungen zum Verfahren in derartigen Fällen sind deshalb gegenstandslos.

Zu Artikel 4 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Um zu vermeiden, daß die im Rahmen dieses Gesetzes vorgenommenen Änderungen der Kraftfahrzeugsteuer-Durchführungsverordnung künftig nur noch durch Gesetz, aber nicht mehr vom Verordnungsgeber späteren Erfordernissen angepaßt werden können, ist eine besondere Bestimmung erforderlich, die dies gestattet.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Der Artikel regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Regelungen zur stärker emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer treten am 1. Januar 1997 in Kraft, die übrigen Regelungen am Tage nach der Verkündung.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333